Po konfiskacie nakład drugi

Nr 22. Kraków, dnia 15 listopada 1902 r. Rok III.



Adres Redakcyi i Administracyi: Kraków, Mikołajska 9
Wszelkie listy i przesyłki pieniężne należy adresować: Szczepan Kurowski, Kraków, Mikołajska l. 9. — Konto czekowe 860.695.
Redakcya rękopisów nie zwraca, korespondencyj bezimiennych nie uwzględnia, listów nieopłaconych nie przyjmuje.
Listy reklamacyjne nie opieczętowane nie podlegają opłacie.

Warunki prenumeraty: Rocznie 6 kor., półrocznie 3 kor., kwartalnie 1 kor. 50 hal.
Pojedynczy numer 30 hal.
Wychodzi 1 i 15 każdego miesiąca.
Pojedyncze numera do nabycia w biurze dzienników p. Salomonowej Plac Maryacki.

C. k. Sąd krajowy jako prasowy na wniosek c. k. Prokuratora Państwa po myśli §. 493 p. k. orzekł, że zamieszczone w Nrze 20 czasopisma „Kolejarz“ z dnia 1 listopada 1902 r. artykuły pod tytułem: I) „Czem są, a czem być powinny kasy dla chorych“ od początku do „znachorstwa lekarskiego“ strona 2; II) „Fundusz zapomogowy kasy chorych dla funkcyonaryuszy i lekarzy kolejowych“ od „To ciekawe“ do końca str. 4; III) „Z przestrzeni i warsztatów“ „Opieka nad chorymi“ od „Kolejowe kasy dla chorych“ do „wypowiedziane zdanie“ str. 5; IV) „Zakopane“ od „Ale to tak bywa“ do „zbiera burzę“ strona 6; V) „Rzeszów“ od początku do „kawałka chleba“ str. 6; zawierają znamiona występku z §. 300 u. k., że zakazuje się rozszerzania tych artykułów, zatwierdza się zarządzoną przez c. k. Prokuratoryę Państwa konfiskatę pomienionego numeru, a cały nakład takowego ma być zniszczonym, albowiem w artykułach tych autor przez wyszydzanie i niezgodne z prawdą przedstawianie pobudza do pogardy i nienawiści przeciw zarządom c. k. austryackich kolei państwowych względnie lekarzom kolejowym z powodu tychże urzędowania.

Zawiadomienie.

Szanownych członków organizacyi zawiadamiam, iż na skutek polecenia Centrali, sekretaryat i „Kolejarz“ **przenosi się z dniem 18 b. m. do Lwowa.**

Wszystkie pisma i pieniądze przesyłać należy począwszy od 17 b. m. pod adresem: **Szczepan Kurowski, Lwów, Krakowska 6, 2-gie piętro.**

Sekretaryat.

Dziesięć lat na posterunku.

Jubileusz „Eisenbahnera“.

Dnia 15 października b. r. obchodził bratni nasz organ wiedeński „Der Eisenbahner« dziesięciolecie swego istnienia. Kto pamięta jego skromne początki, musi się zdumieć na widok jego kolosalnego rozwoju w stosunkowo tak krótkim przeciągu czasu. Ale kto patrzył na niezliczone trudności, z jakiemi »Eisenbahner« miał do walczenia, ten podziwać będzie nieugiętość, z jaką pismo to przez tak długi czas wytrwało na posterunku. Tak jest! Krótki to czas w porównaniu do dokonanej w nim pracy, długi zaś w porówaniu do prześladowań i trudności, jakie się przez jego przeciąg piętrzyły!

Nieliczna zaledwie garstka kolejarzy wiedeńskich była przed 10 laty uświadomiona i przejęta ideą organizacyi. Z tej to garstki wyszła myśl założenia pisma zawodowego dla kolejarzy celem obudzenia ze snu braci z pod znaku skrzydlatego koła i popchnięcia ich na drogę czynu, na drogę organizacyi zawodowej. Myśl ta spotkała się z niedowierzaniem. Obawiano się powszechnie, że wydawnictwo takie się nie uda, że nie znajdzie zbytu, że kolejarze jeszcze zanadto przejęci duchem protekcyjnym, kastowym, aby za swój organ zechcieli uznać pismo, głoszące ideę organizacyi i walki klasowej. Ale niezłomna garstka uświadomionych kolejarzy odpowiadała na te niepomyślne proroctwa: Jeżeli się uderzy w odpowiedni ton, jeżeli się z należytą znajomością rzeczy będzie otwierało oczy kolejarzom na ich dolę i cierpienia i dawało im zdrowe rady i środki wyjścia z ich smutnego położenia, to chyba ręka dyabła byłaby w robocie, gdyby się wydawnictwo miało nie udać.

Komitet założycieli, złożony z czterech kolejarzy (tow. Rudolf Müller, Ortbauer, Goby i Wintersberger) zeszedł się więc dnia 1 października 1892 i bez długich dyskusyj uchwalił wydać 15 tegoż miesiąca numer okazowy, a od 1 listopada regularnie wydawać dwutygodnik p. t. „Der Eisenbahner“. Redaktorem i wydawcą został mianowany tow. Rudolf Müller. Bez centa kapitału zakładowego, bez wszelkiej wprawy dziennikarskiej, zredagowano, wydrukowano i puszczono w świat dnia 15 października pierwszy numer okazowy, który rozrzucono bezpłatnie w 10 tysiącach egzemplarzy. Przyjęcie, jakiego doznał ten numer, było nadspodziewanie przychylne. Listy gratulacyjne i prenumeraty sypały się jak z rogu obfitości. Po dwóch tygodniach byt pisma był zapewniony.

Redakcya mieściła się wówczas w izdebce długości 3 metrów, a szerokości 2 metrów. Równie skromnie przedstawiała się i treść pisma. Ale wrażenie, jakie ono wywarło na kolejarzach, było olbrzymie. Czego brakło redakcyi w rutynie dziennikarskiej, to zastępowała odwagą, jasnością celów i dążeń, bezwzględnością w krytyce. Kolejarze w nowem piśmie otrzymali sztandar z programem, pod którym musieli się skupić. Organizacya kolejarzy otrzymała widomy znak, wyraz swej myśli przewodniej. Nowe pismo odbijało od istniejących pism dyrekcyjnych otwartością i szczerością. Nazywano rzeczy po imieniu, nie bano się omawiać żadnej sprawy, nie wahano się piętnować żadnej krzywdy. Kolejarze ujrzeli odrazu, że mają pismo, broniące ich interesów. A także i ich samych chłostał „Eisenbahner“, wykazując im zgubne skutki ich obojętności i ospałości, pobudzając ich do jednoczenia się w organizacyi.

Ale i wrogowie zwrócili niebawem baczną uwagę na młode pismo, tak niebezpieczne dla nich. Z początku władze kolejowe patrzyły na nie z pozorną obojętnością, spuszczając się na letarg kolejarzy, wywołany długoletnią niewolą. Ale gdy kolejarze zaczęli naraz budzić się z tego letargu, gdy ruch kolejarzy zaczął się wspaniale rozwijać, gdy wpływ »Eisenbahnera« zaczął zataczać coraz szersze kręgi, wtedy nastraszeni potentaci kolejowi zwrócili się błagalnie o pomoc do policyi i prokuratoryi. Posypały się konfiskaty i procesy, posypały się także i sprostowania dyrekcyj kolejowych na podstawie § 19. Zapomocą nieustannych konfiskat chciano materyalnie zrujnować niewygodne pismo.

Partya robotnicza była podówczas jeszcze słabą i walczyła dopiero o prawo wyborcze. W parlamencie tylko jedyny poseł Pernerstorfer zwalczał to prześladowanie prasy. Ale »Eisenbahner« o własnyyh siłach przemógł te wszystkie szykany. Przetrwał je i tem bardziej rósł w siły, im więcej wrogowie robili bezskutecznych wysiłków, celem zniszczenia go. Nie zdołał go zniszczyć nawet zamach Badeniego i Guttenberga którzy w r. 1897, chcąc wyplenić »socyalizm złotych guzików«, rozwiązali organizacyę kolejarzy. Organizacya odrodziła się jak feniks z popiołów, tem silniejsza, tem trwalsza. A »Eisenbahner«, opierając się na szerokich masach kolejarzy rozwinął się wspaniale.

Dziś w redakcyi „Eisenbahnera“ zasiada kilku ludzi wyszkolonych w dziennikarstwie i znających fachowo kolejnictwo. Pismo, redagowane wybornie, odzwierciedla wiernie życie i cierpienia, interesy i ruch ogółu kolejarzy. Dziś już „Eisenbahner“ nie jest samotny: ma u boku bratnie pisma kolejarskie: czeskie, polskie, słoweńskie i włoskie, walczące z nim razem w je-

dnym szeregu. Nie opiera się on już, jak przed 10 laty, na nielicznej, choć pełnej zapału, garstce zwolenników, lecz na tysiącznych zastępach kolejarzy zorganizowanych w silne stowarzyszenie zawodowe, obejmujące brać z pod skrzydlatego koła bez różnicy wyznania i narodowości, a pozostające w stosunkach wzajemnych z organizacyami kolejarzy wszystkich państw za pośrednictwem »Międzynarodowego związku robotników transportowych«, założonego na międzynarodowej konferencyi paryskiej w r. 1900.

Dziesięcioletni jubileusz „Eisenbahnera“ świadczy wymownie o tem, że sprawa kolejarzy austryackich posuwa się raźno naprzód. Dlatego napełnia on i nas szczerą radością i z głębi serca zasyłamy naszemu bratniemu pismu życzenia dalszego pomyślnego rozwoju. Niech żyje, niech rośnie i walczy nadal razem z nami z powodzeniem dla dobra kolejarzy i całej ludności pracującej!

Drugi kongres kolejarzy austryackich.

I. Organizacya.

Żywe zainteresowanie się kongresem ujawnia się z dnia na dzień coraz bardziej w szerokich kołach kolejarzy, a odmowne stanowisko, zajęte ze sztuczną pozą przez „chrześcijańsko-socyalnych«, uwidocznia tylko tem jaskrawiej ich bezsilność i zupełny brak wpływu. Że sprawa organizacyi stanowi wszędzie wśród kolegów ważny temat rozmów, to jest zupełnie zrozumiałem i już teraz można przewidzieć, że na kongresie dyskusya nad tym przedmiotem wypadnie niezwykle zajmująco. Poznanie konieczności silnej, a więc wspólnej i jednolitej organizacyi, toruje sobie coraz bardziej drogę, a obrońcy organizacyj odrębnych mogą w najlepszym razie przytoczyć jako argumenty tylko kilka względów oportunistycznych. W poprzednim numerze zamieściliśmy głos jednego z obrońców takich organizacyj separatystycznych, które tenże niezupełnie słusznie nazywa autonomicznemi. Jego argumentacya streszczała się w tem, że należy się liczyć z istniejącemi stosunkami i z tego wyciąga on wniosek, że lepiej mieć organizacye separatystyczne, aniżeli żadne. Ale bynajmniej nie jest dowiedzionem, czy takie drobne organizacyjki przyniosłyby wogóle jakąkolwiek korzyść; przynajmniej o przeważnej ich ilości nie można tego powiedzieć. A widać stąd bardzo łatwo, że może to organizacyi ogólnej, jakoteż ogółowi kolejarzy przynieść tylko szkodę.

Że drobne organizacye nie mogą niczego dokonać, to jest jasnem. Kolejarze bez przekonań, garnący się do takich stowarzyszeń, w każdym razie oczekują od nich wielkich rzeczy, a to tem bardziej, ile że odpowiedniego uświadomienia nabyć nie mogą. Gdyby te stowarzyszenia spróbowały tylko poprowadzić swoich członków na drogę świadomości, to zaszkodziłyby tem sobie samym, bo przedewszystkiem musiałyby wyznać, że nie mogą podjąć ani przeprowadzić niczego o szerszem znaczeniu. Tego oczywiście się nie robi, bo wszystko ma popęd samozachowawczy i te stowarzyszeńka chcą dalej istnieć. Dostaną trochę członków, bo to nie jest żadna sztuka, — i robią im nadzieje, które naturalnie nie spełniają się nigdy, a skutkiem tego równie naturalnym jest, rozczarowanie członków, budzące w nich myśl, że organizacya wogóle jest do niczego, co tembardziej wzmacnia ich indyferentyzm.

Przypuszczenie, jakoby organizacye separatystyczne były szkołą wstępną dla organizacyi ogólnej jest zupełnie mylne, czego wymownie dowodzi praktyka. Organizacye poszczególnych kategoryj okazują się hamulcami zdrowej i silnej organizacyi bojowej; przykładem tego kluby maszynistów, których w Austryi istnieje pokaźna ilość. Ale żeby one wychodziły na korzyść ogółowi, tego bynajmniej nie można twierdzić. W r. 1897 po rozwiązaniu organizacyi jeździł p. Norden od ogrzewalni do ogrzewalni, aby powołać do życia takie kluby. Wówczas zmyślano też, że gdy organizacya bojowa wejdzie nanowo w życie, kluby te zmienią się w jej grupy miejscowe. Zamiast tego stały się ogniskami separatyzmu, szerzącemi ducha kastowego na szkodę ogółu i na szkodę maszynistów samych. Z 8.000 maszynistów austryackich poczuwa się do organizacyi zaledwie dziesiąta część i mimo, że w tych klubach znajdują się także i towarzysze, mozolna ich praca uświadamiająca nie prowadzi do żadnego prawie rezultatu. Ale karyerowiczostwo znajduje tam swoje schronisko. Nieprawdą jest jakoby się należało cieszyć z tego, że się ci ludzie skupiają przynajmniej w tych małych organizacyach; albowiem zebrania w przeważnej liczbie tego rodzaju stowarzyszeń nie mają żadnej wartości i siedzi się razem i pije ewentualnie i śpiewa głupstwa do białego rana, ale przez to jeszcze niczego nie uzyska dla kolejarzy. Zorganizowani maszyniści ciekawi są usłyszeć na kongresie sprawozdania »autonomicznych organizacyj.« Spodziewamy się, że wtedy otworzą się oczy niejednemu, który dziś jeszcze niechce widzieć.

II. Prasa.

Zarówno bardzo ważny punkt obrad drugiego kongresu kolejarzy, stanowić będzie także kwestya prasy zawodowej. Równie jak w organizacyi, taksamo i w prasie rozdrobnienie jest niezmiernie szkodliwe, a program kolejarzy i na tem polu może żądać tylko zjednoczenia.

Pismo zawodowe kolejarzy nie może być uważane za przedsiębiorstwo kupieckie, w którem by interes finansowy był głównie miarodajnym; ma ono bowiem do spełnienia zupełnie pozytywne zadania, których sumę da się streścić w słowach: »reprezentacya interesów kolejarzy«. Ponieważ zaś tym interesom sprzeciwia się szereg innych interesów, przeto wynika stąd jasno konieczność walki, pismo zawodowe kolejarzy musi więc być organem bojowym. Ale nie wystarczy posługiwać się tem jako hasłem, lecz trzeba także jasno wiedzieć, w jaki sposób można prowadzić walkę z powodzeniem. Jeżeli się kolejarzom opowiada tylko ich własne cierpienia, pewnej poszczególnej kategoryi tylko jej specyalne bóle, to przez to można bardzo mało zyskać. Aby przeprowadzić określone żądania, trzeba módz w odpowiednich miejscach wywrzeć presyę. Jak z jednej strony organizacya zdąża do tego przez wytwarzanie pewnej potęgi, tak z drugiej strony prasa zmierza do tego samego celu przez wyzyskanie opinii publicznej. Pozyskać sobie opinię publiczną jak najszerszych kół, by ją módz rzucić na wagę, o to powinna się przedewszystkiem starać prasa kolejarska. Opinia publiczna jest instancyą, której wpływ na t. zw. miarodajne czynniki, na ustawodawstwo i t. d. jest widoczny. Ale należy przyznać, że w szeregach kolejarzy fakt ten bywa jeszcze dotychczas niedoceniany. A jednak znajdują się kolejarze w daleko korzystniejszem położeniu pod tym względem, niż przeważna ilość innych zawodów. Publiczność interesuje się daleko więcej instytucyami komunikacyjnemi, którym powierza swe mienie i swe zdrowe członki, niż np. fabrykacyą szkła, tkactwem, i t. p. Wpada to bardziej w oczy i nawet krótkowzroczny mieszczuch, który nie rozumie wielkiego znaczenia kwestyi robotniczej dla całego społeczeństwa, pojmie to daleko łatwiej, że na kolei, którą podróżuje powinne być wprowadzone środki ochronne dla bezpieczeństwa jego szanownej osoby. Nie jest to bynajmniej niemożliwem wprowadzić kolejarzy w bliższy kontakt z publicznością i dostarczyć publiczności dowodów, że jej własne interesy wymagają lepszej opieki nad kolejarzami, którym powierza się ruch, a zarazem z nim bezpieczeństwo życia i towarów.

To zadanie powinna spełniać prasa zawodowa kolejarzy; naturalnie musiałaby w tym celu zdobyć sobie większe rozpowszechnienie, niż je ma obecnie, że rozdrobnienie jest tu szkodliwe, tego chyba nie potrzeba dopiero dowodzić. Praca pozostawia dziś człowiekowi tak mało czasu, że nie zawsze może on oprócz swego ulubionego dziennika przeczytać te wszystkie gazety, które się musi czytać, chcąc się zapoznawać z historyą współczesnej doby. Nie ulega kwestyi, że więcej się dziś drukuje aniżeli czyta. W obec tego nie można sobie wprost wyobrazić, ażeby szersze sfery czytywały cały szereg organów fachowych poszczególnych kategoryi.

Natomiast możnaby tego dopiąć, ażeby wielki, dobrze redagowany organ centralny uzyskał sobie wstęp do szerokich kół i wywołał u nich stałe zainteresowanie. Ale należytemu wyposażeniu takiego organu staje znowu na przeszkodzie rozdrobnienie, bo warunkiem scentralizowanej i spotęgowanej działalności jest także centralizacya środków.

Prasa zawodowa, wyposarzona w sposób odpowiadający wszelkim wymogom, mogłaby się stać potężną bronią w rękach kolejarzy. Nie popadamy w błąd przeceniania doniosłości prasy; jednakowoż byłoby błędem gdybyśmy jej znaczenia niedoceniali. Jeżeli się odejmie zwyczajne przesady, to i tak zostaje bardzo wiele i byłoby dla kolejarzy wielce pożyteczne, gdyby uczynili w tym kierunku wszystko, co tylko może się przyczynić do wyostrzenia ich broni. Przedewszystkiem koniecznem jest do tego zerwanie z drobnostkowemi separatystycznymi punktami widzenia i zespolenie sił. Nie trzeba dodawać, że przyczyniłoby się to bezwarunkowo do wzmocnienia poczucia solidarności i przyniosłoby okropną korzyść wzniosłym celom kolejarzy. Kongres niezawodnie i tę sprawę załatwi pomyślnie.

Z powodu konferencyi robotników warsztatowych.

Gdy w r. 1896 z okazyi stabilizacyi robotników c. k. kolei państwowych zerwano z systemem akordowym i premiowym, widziały w tem wszystkie koła kompetentne akt nieodzownej konieczności. Finansista Biliński wiedział dobrze, co robi, gdy położył kres temu niegodnemu systemowi. Dalecy jesteśmy od tego, by wierzyć, że kierował się on tu jakimś sentymentalizmem, że ze względów humanitarnych, z miłości ku robotnikom zniósł urządzenie, które ci ostatni zawsze uczuwali jako gniotący ciężar i którego demoralizujące skutki nie dały się przeoczyć. Był on jednak istotnie finansistą i miał w interesach bystre oko, niezbyt wielu przesądami przyćmiewane. Poznał on, że system ten jest i dla przedsiębiorstwa, którego kierownikiem był Biliński, szkodliwy i że w interesie c. k. kolei państwowych należy go znieść. Człowiekiem uczuciowym ani moralistą Biliński nigdy nie był, ale odróżnić korzyść od straty potrafił. I dlatego usunął system, któremu przypisywano zwiększenie wydatności pracy, który jednak w rzeczywistości hodował tylko zazdrość i chciwość, a jako nieuchronne następstwa protekcyę i korupcyę.

Byłoby bezcelowem łudzenie się co do tego. Wszak kolejarze znali Bilińskiego i jego działalność i niejeden z nas z goryczą wspomina czasy jego rządów. Ale jeżeli się czemś wyróżniał z pośród ludzi jego klasy i stanowiska, to tem, że nieczuł się związanym tradycyami, nie uważał starych urządzeń za nietykalne i posiadał siłę woli potrzebną do zburzenia tego wszystkiego, co nie odpowiadało jemu i jego celom. Nie był on człowiekiem przyszłości, ale przynajmniej posiadał duszę kapitalisty, był dość nowoczesnym przedsiębiorcą.

Niechaj zresztą będzie, jak chce, faktem jest jednakowoż, że z jego inicyatywy został zniesiony system pracy akordowej i premiowej, jak również prawdą jest, że niektórym ludziom było to grubo nieprzyjemne. Przy tym systemie niejednemu dostawał się zysk, który nie wymagał żadnego natężenia, żadnej pracy. Utratę tegoż odszkodowano im później w innej formie i nastało milczenie. System uchodził za pogrzebany raz na zawsze.

Wtem nagle jego widmo znowu powstaje z grobu. W warsztacie w Podmokłem (Bodenbach) zrobiono pierwsze próby wznowienia tego niezliczone razy przeklętego systemu i to w sposób czysto jezuicki. Usiłuje się mianowicie wywołać pozory, jakoby robotnicy sami jaknajgoręcej sobie życzyli powrotu tej formy wyzysku, a równocześnie, aby zamącić ich jasny pogląd, wyrzuca się z początku tłuściejsze kąski na

przynętę, zupełnie jak wielki kapitalista, który sprzedaje swe towary niżej ceny kosztów, aż mu się uda zniszczyć konkurenta, opanować niepodzielnie rynek zbytu i następnie ceny dowolnie wyśrubować do niezmiernej wysokości. I przy tym systemie kąski z biegiem czasu zmniejszają się coraz bardziej, aż dla robotników nic nie pozostaje, prócz ich śmiertelnie znużonych członków i przedwczesnego wyczerpania sił.

Nie wchodzi tu jednak wyłącznie w rachubę kwestya robotników. Wprawdzie już sam fakt, że ten system oznacza wyzysk najgorszego gatunku, powinienby wystarczyć, by przeciw próbie ponownego wprowadzenia go jaknajbardziej stanowczo wystąpić. Ale w każdym razie należy mu się także przyjrzeć i z drugiej strony.

Zachodzi pytanie, czy przedsiębiorstwo lepiej na tem wyjdzie. Sprawa ta tembardziej zyskuje na wadze, ile że idzie tu o c. k. kolej państwową, o przedsiębiorstwo państwowe, co do którego zainteresowany jest ogół.

Przy pobieżnem rozpatrywaniu sprawy mogłoby się wydawać, że omawiany tu system przynosi przedsiębiorstwu korzyści. Ale o rzeczach tego rodzaju doniosłości nie wystarcza właśnie takie powierzchowne rozpatrywanie, a rachunek musi objąć także wszystkie te okoliczności, które tkwią w istocie systemu lub pozostają z nim w związku przyczynowym.

Czciciele systemu premiowego robią rachunek, porównywując spotrzebowanie materyału, czas pracy i jej koszta przy systemie premiowym z tymisamymi czynnikami przy stałych płacach bez premij. W ten sposób dochodzą do wniosku, że system premiowy jest korzystniejszy, bo spotrzebowanie materyału zmniejszyło się przy stałych płacach, co ich zdaniem świadczy o zmniejszeniu się ilości pracy dokonanej. Jestto jednak wniosek fałszywy.

Weźmy na przykład i porównajmy pracę, czas pracy i zużycie materyału przy systemie premiowym i bez premij, dajmy na to u lakiernika. Zanim zacznie rzecz lakierować, wyczyści on ją należycie, aby farba nie dostała się na brud, kurz lub rdzę, na którym się nie utrzyma, lecz by farba mogła przylgnąć. Będzie dalej nakładał farbę w potrzebnej ilości i w odpowiednim czasie, aby miała czas przylgnąć, i tak dość prędko skończy swą pracę. A robota ta jest dobra, trwała; zużycie materyału jest niewielkie, bo się farba nie zmarnowała; koszta są tesame. Przy akordzie jest już zupełnie co innego. Tu pracuje się szybko, każdy chce — co jest całkiem naturalne — zarobić tyle, ile tylko się da. Nie zważa się na czystość, czyszczenie wymaga czasu, a w tym wypadku czas to pieniądz. Farbę nakłada się szybko, pendzel nabiera się pełny, by nie tracić czasu na częste maczanie. W ten sposób równocześnie zmywa się farbę, kurz i rdzę, bo dopóki powierzchnia nie jest czysta, farba się nie trzyma; ale zupełna czystość i tak nie da się osiągnąć tym sposobem. Wskutek pełnego nabierania pendzla i szybkiego smarowania marnuje się farba lub spływa. Jak długo powierzchnia nie jest czysta, spływa farba wraz z brudem. Tu mamy wielkie spotrzebowanie materyału, szybką robotę, koszta tesame — skutkiem premii — jakość roboty o 50 procent tańszą. Gdzież tu więc korzyść?

Cały obrachunek zwolenników premij jest fałszywy, bo zapomniano porównać z sobą jakość pracy obu systemów. Porównanie takie da się zestawić w każdym oddziele warsztatu, jednak nie uczynimy tego, bo zabrałoby to zbyt dużo miejsca. Zwrócimy tylko jeszcze uwagę, że w oddziałach mechanicznych, np. przy montowaniu, pociąga to za sobą daleko gorsze jeszcze skutki, a więc porównanie wypada jeszcze bardziej na niekorzyść systemu premiowego. Albowiem tu musi być w robocie precyzya, której robota premiowa nie dopuszcza. Kto zajrzy do warsztatu, w którym się pracuje na akord, może zobaczyć, jak się tam pracuje. Robotnicy są do tego zmuszeni, bo za te pieniądze nie mogą wykonywać lepszej roboty, jeżeli chcą żyć z niej. Dlatego też w najlepszych fabrykach maszyn nie pracuje się na akord, lecz robotnicy otrzymują przyzwoite płace i utrzymują tak dobrą opinię swej firmy. Albowiem nietylko o to idzie, ile się zrobi, lecz także o to, jak. Jakość roboty jest w tym rachunku bardziej miarodajnym czynnikiem, niż ilość.

A przedsiębiorstwo państwowe, szczególnie zaś kolej, musi na to bardzo zważać. System premiowy nie przynosi przedsiębiorstwu żadnych korzyści; to oświadczył już wyraźnie cały szereg rozumnych i dzielnych fachowców i przemysłowcy kierują się też wedle tego. Tylko na c. k. kolei państwowej prawda ta, jak się zdaje, nie może sobie jakoś zyskać prawa obywatelstwa. Tu tęsknią do starych butów, jak ów, który chętniej wdziewa podarte buty, chociaż mu w nich nogi marzną, ale mu w nich wygodniej chodzić, niż w nowych. Należy się starać o ulepszenie nowego systemu, lecz bez cofania się do systemu premiowego, albowiem ponowne wprowadzenie premij nie jest ulepszeniem, lecz powrotem do starego i przestarzałego systemu ze wszystkiemi jego złemi cechami.

Przytacza się jednak na korzyść systemu premiowego, że on jest pomyślniejszy dla robotników. Jakąż więc korzyść przynosi on robotnikom? Żadną! Bo praca w tym systemie wymaga większego wytężenia sił, które nie odpowiada zarobionym pieniądzom, gdyż odszkodowanie za to przeciążenie jest za małe. Skutkiem tego jest możliwość protekcyi w daleko wyższym stopniu, niż obecnie. Dziś jest robotnik przy awansie i przy przydzieleniu do lepszej lub gorszej roboty zależny od woli swych przełożonych. Przy premiach musi się jednakowoż liczyć nietylko z tymi okolicznościami, lecz także z tem, że zostanie odkomenderowany do robót, na które wyznaczone są niższe premie. Rozpoczyna się gonitwa za robotami lepiej premiowanemi. Denuncyacya, oszczerstwo, pochlebstwo, lizusostwo występują w daleko wyższym stopniu, króluje zazdrość o chleb, a temsamem zazdrość o łaskę przełożonych, skąd wyradzają się kłótnie i nienawiści. Wychodzi na wierzch wszystko, co demoralizuje człowieka, który w takich warunkach ma nietylko codzienne przepracowanie, lecz także nastrój duchowy, zatruwający mu wszelką przyjemność życiową. To wszystko razem przynosi szkodę przedsiębiorstwu, bo poszczególne organy stają się prz stępniejsze łapownictwu, które uniemożliwia ścisłe i sumienne wykonywanie obowiązków, gdyż pokusa patrzenia przez palce staje się zbyt wielką.

Te zjawiska są tak liczne, że nikt roztropny nie może się zapalić do tego systemu, lecz musi go zawsze i ze wszystkich punktów widzenia zwalczać.

C. k. kolej państwowa ma jednakowoż także obowiązek nie dopuszczać takich urządzeń, które ludzi demoralizują, a przedsiębiorstwu nie przynoszą żadnej korzyści, lecz tylko szkodę. Jeżeli z jednej strony nie milkną skargi na złe instynkty ludzkie, oraz kazania na temat poprawy, to nie wolno z drugiej strony wprost hodować tych złych instynktów przez demoralizujące urządzenia, a to tembardziej w przedsiębiorstwach państwowych. Oby organy państwowe doszły do tego przeświadczenia — robotnicy już je posiadają. *F. S.*

Konferencya austryackich kolejarzy z warsztatów i ogrzewalni.

Przez dwa dni 1 i 2 b. m. obradowała we Wiedniu poufna konferencya reprezentantów robotników kolejowych, zatrudnionych w warsztatach i ogrzewalniach. Galicya miała 7 delegatów. Porządek obrad zajmował się najważniejszemi sprawami, jakie dotyczą stosunków pracy i płacy, jak też zastanawiał się nad środkami szybszego rozrostu naszej organizacyi, celem zdobycia postawionych przez kolejarzy austryackich żądań. Obrady niezwykle ożywione trwały z małemi przerwami od godz. 8 rano do późna w nocy. W artykułach „Zmiana regulaminu pracy“ i „Nędza galicyjskich kolejarzy w świetle cyfr i faktów“ przedstawimy szczegółowo uchwalone na konferencyi zmiany w projektowanym przez ministerstwo regulaminie roboczym, jako też złożony imieniem galicyjskiej delegacyi raport o stosunkach służbowych w Galicyi. Oprócz tych dwóch ważniejszych punktów porządku dziennego poruszono na konferencyi sprawy nieszczęśliwych wypadków, stanowisko lekarzy kolejowych do członków, kwestyę awansów, emerytury itp. Z uchwał nadających się do opublikowania za najważniejsze należy uznać:

1. Domaganie się, aby początkowa płaca profesyonistów wynosiła minimalnie 4 kor. dziennie, zaś pomocników, węglarzy, pucerów itd. 3 kor. dziennie, z rocznym awansem 20 halerzy. Palacze mają być przyjmowani z płacą 2 kor. 80 hal. dziennie, jako minimum, a po roku muszą być przyjęci do funduszu prowizyjnego i stabilizowani.

2. Robotnikom prowizorycznym powinno się wynagradzać za czas ćwiczeń wojskowych pełną pensyę, a po powrocie z ćwiczeń muszą być ponownie do pracy przyjęci.

3. Robotnikom warsztatów i ogrzewalni ma być przy prowizyonowaniu zaliczony $1^1/_2$-krotny czas służby i piąta część pensyi.

4. Ze względu na szkodliwość systemu premiowego, ma się ten system zwalczać wszelkiemi siłami, ewentualnie wysłać deputacyę do ministerstwa kolejowego, ze stanowczem żądaniem zniesienia premii.

5. Robotnikom prowizorycznym a także węglarzom i robotnikom dziennym należy wywalczyć uzyskanie państwowego munduru roboczego.

6. Renta na wypadek unieszczęśliwienia powinna być następnie obliczana: przy pełnej niezdolności do pracy 100 procent, przy zupełnym zaniku sił 120 procent, wdowy 40 procent, a dzieci bez względu na to czy były ślubne czy nie po 30 procent.

7. Przy obliczaniu renty na wypadek unieszczęśliwienia młodocianych robotników lub dopiero co do służby przyjętych należy ustanowić minimalną rentę od 3 kor. dziennie.

8. Należy rozpocząć akcyę, aby robotnikom prowizorycznym i dziennym na wypadek choroby wypłacano z kasy dla chorych pełne 100 procent pensyi. Kolejowemi lekarzami powinno mianować się więcej humanitarnych i ludzkich ludzi.

9. Znieść odliczanie za uniform przy stabilizacyi.

10. Wypłata pensyi dla stabilizowanych ma być uskutecznioną przed południem każdego pierwszego miesiąca.

11. Należy się starać, aby wszyscy robotnicy, tak prowizoryczni jak i stabilizowani, otrzymali rocznie dwa ubrania do użytku we warsztacie.

12. Konferencya uchwala rozpocząć energiczną akcyę, aby lekarzy kolejowych ustanawiał zarząd kasy dla chorych, a nie ministerstwo kolejowe, a to dlatego, aby lekarze czuli się być urzędnikami kasy, a nie kolei.

13. Należy pilnie śledzić działalność lekarzy, szczególnie przy wydawaniu orzeczeń przy nieszczęśliwych wypadkach i przy zapisywaniu lekarstw.

Jak widzimy z ilości i treści uchwał, konferencya ta miała niesłychanie ważne znaczenie. Pomijając już, że zebrała ona wprost kolosalny materyał o krzywdach i niedoli kolejarskiej, który w rękach naszej organizacyi i posłów stanie się ciężkiem oskarżeniem systemu oszczędnościowego i wyzysku najproduktywniejszej siły roboczej w państwie — ale dała możność zespolenia i ujednolitnienia żądań w całem państwie zatrudnionych pracowników przy kolei, wskazując drogi, któremi ma nowa praca organizacyjna kroczyć.

Na konferencyi omawiano także znaczenie naszej prasy zawodowej, która jest, jakby się wyrazić, głównym taranem do rozbijania nieprzyjacielskich okopów, przez uświadamianie kolejarzy i ogłaszanie każdej, najdrobniejszej krzywdy, jaką się wyrządza zatrudnionym przy kolejach robotnikom. Nie pominięto także na konferencyi omówienia naszego stanowiska do przełożonych. O sprawie tej w następnym numerze napiszemy osobny artykuł, aby raz postawić kwestyę jasno i wytłomaczyć podurzędnikom, urzędnikom i innym, że organizacya nasza nie zwalcza ich wcale, tylko piętnuje występki poszczególnych jednostek, jeżeli błądzą rozmyślnie na niekorzyść robotników. *W. R.*

Nowy regulamin pracy
dla warsztatów i ogrzewalni.

Ministerstwo kolejowe rozesłało przed dwoma tygodniami do wszystkich warsztatów i ogrzewalni projekt zmiany regulaminu pracy — z tem, aby projekt ten poddać dyskusyi i rozwadze stron interesowanych, to jest robotników i zasięgnąć ich zdania. Jest to pierwszy wypadek, że ministerstwo kolejowe uznało w robotnikach stronę mającą prawo wpływać na zmiany warunków roboczych. Nie przeceniając znaczenia tego kroku, zaznaczyć musimy, że jest to zasługa organizacyi kolejowej, która ilością swoich członków, wzorowem kierownictwem tychże organizacyi, rzeczową krytyką usterek panujących przy kolei, przekonać potrafiła ministerstwo kolejowe, że większość kolejarzy austryackich, to świadomi praw swoich obywatele, rozumiejący, że służba przy kolejach państwowych nie jest ofiarowaną im łaską, ale obowiązkiem nadającym obu stronom równe prawa — tak ministerstwu kolejowemu, jako zarządowi przedsiębiorstwa państwowego, jak też robotnikom, oddającym swą pracę i wiedzę na usługi tego przedsiębiorstwa, które musiałoby bez tej pracy przestać istnieć.

Przedłożony przez ministerstwo kolejowe projekt zmiany regulaminu pracy w wielu punktach stał w sprzeczności z interesami robotników, to też organizacya nasza po długich kilkudniowych gruntownych studyach poczyniła szereg poprawek, które, miejmy nadzieję, uzyskają aprobatę ministerstwa, a to tem bardziej, że chroniąc interesów robotnika w niczem nie uszczuplają prawnego stanowiska władz kolejowych. Ze stanowiska proletaryackiej polityki i ochrony pracy człowieka należy uważać za najważniejszą zmianę poprawkę w §. 7 co do długości dnia roboczego, reorganizyę kar dyscyplinarnych, w których domagamy się — nakładania kar dopiero po dokładnie przeprowadzonem śledztwie, z nieukróconem prawem przedkładania dowodów niewinności (§. 11), dalej w §. 13. o zabezpieczeniu na wypadek choroby i nieszczęśliwego wypadku — zamieszczenia klauzuli, że każdy nieszczęśliwy wypadek ma być natychmiast przez bezpośrednią władzę stronie poszkodowanej piśmiennie potwierdzony; przy fuuduszu prowizyjnym §. 14, wstawiono poprawkę w miejsce fatalnego słowa »może« — »musi« należeć po roku do funduszu prowizyjnego, wreszcie zupełne wykreślenie w §. 21 ustępu o nieprzyjmowaniu i wydalaniu robotnika z pracy, jeżeli tenże robotnik przedwcześnie z poprzednim swoim pracodawcą zerwał kontrakt.

Wykreślenie tego ustępu wymaga wyjaśnienia. Klasa robotnicza często staczać musi ciężkie boje o podwyższenie płacy, skrócenie dnia roboczego i uszanowanie w robotniku człowieka pracy. Przy walkach tych wybuchają często strejki i bojkoty, robotnik porzuca pracę, za co pracodawca albo go ponownie do roboty przyjąć nie chce, albo też ściąga go na podstawie przepisów niestety dotychczas obowiązującej wadliwej ustawy przemysłowej za zerwanie kontraktu roboczego. My jako klasa robotnicza pojmujemy aż nadto dobrze, że ani strejk, ani bojkot, nie jest wynikiem błogiego życia i dostatku, ale konieczną samoobroną przed śmiercią głodową i zatratą czci swej i człowieczeństwa. §. 21 regulaminu pracy, projektowanego przez ministerstwo, zastrzegając wydalenie robotników, którzy zerwali kontrakt z poprzednim pracodawcą, tem samem chroni interesów prywatnych wyzyskiwaczy, na co nikt z uczciwych ludzi należących do klasy robotniczej zgodzić się nie może. Temi kierując się motywami postanowili zorganizowani kolejarze zupełnie wykreślić tę klauzulę z §. 21.

Musimy tu także wspomnąć o niewłaściwem postępowaniu lwowskiej dyrekcyi, która w polskim formularzu na własną rękę porobiła zmiany i przedłożyła je robotnikom, jako oryginalny projekt ministeryalny. Tak stało się z §. 7 gdzie wstawiono czas pracy 10 godzin, mimo, że w oryginale miejsce na czas pracy jest kropkami wypunktowane. *Witold Reger.*

Nasi reprezentanci w funduszu prowizyjnym.

Niedługo kazano nam czekać na wyjawienie powodów, które kierowały dyrekcyami kolejowemi w Austryi przy wyborach do instytucyi dla funduszu prowizyjnego — aby za każdą cenę przeprzeć kandydatów ministeryalnych, przeciw naszym kandydatom. Przypominamy sobie wszyscy, jakich to sztuczek używano, jak grożono i teroryzowano członków instytutu dla funduszu prowizyjnego, aby tylko nie dopuścić do wybrania kolejarzy socyalnych-demokratów. Już podczas wyborów towarzyszom naszym wyjaśnialiśmy i w organach naszych zawodowych i na szeregu zgromadzeń jak niesłychanie ważną rzeczą jest nasze zwycięstwo przy wyborach.

Obecnie obowiązujące statuta funduszu prowizyjnego niesłychanie krzywdzą swoich członków — to też zmiana statutów była głównym hasłem przy wyborach i głównem zadaniem naszych reprezentantów w zarządzie funduszu prowizyjnego. Reprezentanci nasi, zasiadający i w minionej kadencyi w zarządzie, postawili gruntownie umotywowane wnioski na zmianę poszczególnych paragrafów w statutach. C. k. ministerstwo kolejowe zwlekało całemi miesiącami z postawieniem na porządku obrad proponowanych zmian, a przy tegorocznych wyborach chciało koniecznie obalić listę kandydatów socyalno-demokratycznych, będąc pewne, że ministeryalni kandydaci milczeniem zbędą rzucenie do kosza zaprojektowanych poprawek, które mają wlać więcej humanitarnego ducha w martwe paragrafy ustawowe, rozdzielające pensye emerytom, wdowom i sierotom.

Na szczęście dla nas ministerstwo przeliczyło się! Gorąca walka wyborcza, doskonała organizacya kolejarzy, niestrudzona praca towarzyszy naszych przełamała nacisk z góry. Kandydaci ministeryalni runęli, pobici na głowę większością kilku tysięcy głosów. Pierwszą działalnością nowowybranych towarzyszy naszych było energiczne postawienie pytania:

Co słychać ze zmianą statutów funduszu prowizyjnego?

Ministerstwo czuło się zniewolone zaraz na pierwszym posiedzeniu zarządu postawić na porządku obrad między innemi sprawę zmiany statutów. Ponieważ ale sprawa ta była bardzo, nawet bardzo nieprzyjemną dla »socyalno-politycznego« ucha ministra Witteka, zestawiono umyślnie ogromny porządek dzienny, bo składający się aż z 10 punktów, a na ostatnim miejscu postawiono zmianę statutów.

Towarzysze nasi, zasiadający w zarządzie byli odmiennego zdania aniżeli pan minister — i to zupełnie słusznie — energicznie też zażądali, aby na drugim punkcie obrad postawiono sprawę statutów funduszu prowizyjnego. Sekretarz zarządu (urzędnik ministeryalny) wstał i oświadczył imieniem ministerstwa, że referent do punktu: »zmiana statutów funduszu prowizyjnego« nie został delegowany, że postawienie na porządku dziennym tego punktu jest tylko walką z wiatrakami, ponieważ wysokie ministerstwo kolei, po „gruntownych“ studyach, doszło do przekonania, że wszystkie zmiany trzeba w zupełności odrzucić. Jedynemi motywami ministerstwa były słowa: „Techniczne trudości w ubezpieczeniu nie zezwalają na podniesienie świadczeń.“

Odpowiedź ta wzburzyła wszystkich do głębi. Można być najzimniejszej krwi, ale takie bagatelizowanie sobie najżywotniejszych interesów setek i tysięcy rodzin kolejarskich, zaprzedanych w niewolę wiecznej służby, narażających się w interesie państwa na utratę życia i zdrowia, na osierocenie żon i dzieci musiało podziałać drażniąco na uczciwie zastępujących interesa kolejarzy naszych towarzyszy. Nie dzień, ani miesiąc oczekiwano z naprężeniem zmiany statutu dla funduszu prowizyjnego, a tu przychodzi urzędnik ministeryalny i w lekceważący sposób powiada: „Nadzieje wasze płonne, szkoda darmo zabiegów!“

Od reprezentantów naszych — kiedy przed dwoma laty wnieśli zmianę statutów — zażądało ministerstwo gruntowego i dokładnego umotywowania swoich żądań. Życzeniu ministerstwa uczyniono zadość. Ministerstwo kolejowe natomiast nie zadało sobie trudu udowodnienia kolejarzom, dlaczego nadal mają mrzeć z głodu przy żebraczej emeryturze, jaką im obecne statuta gwarantują. Twierdzenie ministerstwa, że „techniczne trudności“ stoją na przeszkodzie, powinno być co najmniej wyspecyalizowane i detailiczniej określające znaczenie tego argumentu w stosunku do poszczególnych żądań. Ale abstrachując od tego, są niektóre żądania w zmianie statutów tego rodzaju — że nic nie mają wspólnego z „technicznemi trudnościami ubezpieczenia,“ jak naprzykład: dopuszczenie członków do współzarządzania instytucyą funduszu prowizyjnego przez swoich funkcyonaryuszy. W jakiż sposób c. k. ministerstwo odrzucenie tego żądania motywuje? Czyż nie słusznie zrodzi się w umysłach kolejarzy wątpliwość co do sposobu gospodarki złożonym przez nich groszem? Dlaczegóż ministerstwo nie zadało sobie troszeczkę przynajmniej trudu — a miało czas blisko dwa lata — aby umotywować swoją odmowę?

Na pytania te my sami odpowiemy. Zlekceważono sobie kilkadziesiąt tysięcy kolejarzy, ufając, że oni ugną karku przed wszechwładną wolą „socyal-polityka“ dra Witteka. Stało się inaczej. Reprezentanci nasi po wysłuchaniu sekretarza zarządu w ten sposób zadokumentowali swoje oburzenie:

Dzielna odpowiedź.

Jeszcze niedokończył urzędnik ministeryalny odczytywać kaligraficznego wypracowania ministra Witteka, kiedy wszyscy wybrani przez zorganizowanych kolejarzy członkowie zarządu podnieśli się ze swoich siedzeń i milcząco opuścili posiedzenie, zrywając obrady.

Delegaci ministerstwa pobledli. Chciano biegnąć za naszymi towarzyszami, prosić ich, żeby powrócili, ale nikt ani nie chciał odwrócić głowy w stronę zalęknionych wysłanników c. k. ministerstwa.

Godność, honor i duma ludzi pracy, została odpowiedzią ministerstwa podeptana. Obowiązkiem rzeczników stanu roboczego kolejarskiego było odpowiedzieć na tę obelgę godnie i poważnie, tak, jak to nasi towarzysze uczynili. Całe państwo kolejarskie, wszyscy członkowie instytutu dla funduszu prowizyjnego przyklasną temu krokowi. Ministerstwo przekonało się, że robotnicy kolejowi, socyalni-demokraci wybrali sobie nie powolnych rozkazom „z góry“ manekinów, ale ludzi charakteru i uczonych rzeczników spraw swoich. Obowiązkiem ministerstwa jest otwarcie i szczerze powiedzieć, jakiemi względami kierowało się, odrzucając propozycye zmiany statutów prowizyjnych.

Nasi reprezentanci muszą dołożyć wszelkich starań, aby wszelkiemi możliwemi środkami zmusić ministerstwo do jasnej i stanowczej odpowiedzi w sprawie zmiany statutów dla funduszu prowizyjnego. Jest to sprawa zanadto ważna, aby można ją sobie tak lekceważyć, jak to czyni ministerstwo kolejowe.

Ślepym i podłym.

Kolejarze! W artykule tym macie przedstawione pokrótce, jak sumiennie i dzielnie interesów waszych bronią socyalni-demokraci, zorganizowani kolejarze, w których ręce powierzyliście los swój i swoich dzieci. Idźcież z tym numerem „Kolejarza“ do tych wszystkich, którzy przy ostatnich wyborach do funduszu prowizyjnego albo z głupoty albo z podłości przeciw naszym kandydatom agitowali i głosowali i pokażcie im, jak ciężko błądzili dokładając starań do obalenia ludzi, którzy z nieustraszoną odwagą piastują powierzone im mandaty obrońców naszych interesów. Niechaj uważnie przeczytają sobie nasi wrogowie odpowiedź ministerstwa kolejowego, aby nabrali przekonania — kto im lepiej życzy, czy nasza organizacya, która na każdym kroku otacza opieką interesa kolejarskie, czy zarząd kolejowy, który z lekceważącą miną, bez słowa usprawiedliwienia ciska do kosza żądania 200.000 rodzin kolejarskich.

W. R.

Opieka lekarska nad kolejarzami.

W poprzednim numerze w długim artykule udowadnialiśmy rzeczowo wadliwość systemu opieki lekarskiej na kolejach państwowych, wykazując na faktach i przykładach, ile krzywdy ponoszą kolejarze i ich rodziny z powodu braku sumiennej opieki w czasie choroby. Jakby na potwierdzenie słów naszych, rozegrała się temi dniami przed trybunałem sądowym rozprawa karna przeciw kolejowemu lekarzowi dr Tadeuszowi Kijasowi w Nowym Sączu, która odsłoniła rąbek okropnych cierpień, na jakie narażeni są kolejarze, oddani w ręce lekarzy-urzędników, nieumiejących swego zawodu lub lekceważących sobie życie odkomenderowanych im przez ministerstwo kolejowe pacyentów. Oto, co w tej sprawie pisze „Kuryer Lwowski“ w numerze z dnia 6 b. m.:

Lekceważenie sobie zdrowia pacyentów.

Onegdaj odbyła się przed tutejszym trybunałem orzekającym cywilnym, rozprawa przeciw drowi Tadeuszowi Kijasowi, lekarzowi kolejowemu w Nowym Sączu, którego zaskarżyła Agnieszka Synowiec, żona tutejszego ślusarza kolejowego, o odszkodowanie w kwocie 6.157 K. 90 h. za zaniedbanie obowiązku udzielenia jej pomocy lekarskiej. Synowcowa, wbiwszy sobie igłę do środkowego palca u lewej ręki, udała się jako żona ślusarza kolejowego o pomoc lekarską do dra Kijasa, jako lekarza kolejowego, żądając od niego wyjęcia jej igły z palca. Dr Kijas jednak miał jej odmówić żądaniu i poradzić jakąś mączkę do przykładania, dodając, że po obraniu palca igła sama wyjdzie. Powódka nie widząc polepszenia po przykładaniu tej mączki, udała się po kilku dniach po raz wtóry do dra Kijasa z żądaniem wyjęcia igły z palca, a dr Kijas i tym razem obstawał przy swojem. Gdy jej coraz gorzej robiło się na palcu, udała się po poradę lekarską do tutejszego dyrektora szpitala powszechnego dra Siedleckiego, który polecił jej natychmiastową operacyę palca, celem wyjęcia igły i pozostawanie przez 4 tygodnie w szpitalu. Poddała się ona tej operacyi, a wskutek spóźnienia tejże musiano jej palec odciąć. Musiała przeleżeć w szpitalu 6 tygodni i do dziś dnia jest chorą na rękę, nie mogąc ruszać wszystkimi palcami z powodu zesztywnięcia. Z tego tytułu zapozwała ona dra Kijasa o odszkodowanie. Po przesłuchaniu lekarzy sądowych, trybunał ogłosił, że wyrok wyda na piśmie obu stronom w ustawowym terminie.

Umyślnie zamieściliśmy przebieg rozprawy na podstawie informacyi „Kuryera Lwowskiego“, aby usunąć wszelką wątpliwość co do bezstronności, z jaką chcemy tę sprawę traktować. Zawodowi lekarze, którzy na miejscu badali Agnieszkę Synowiec, że ze strony Dra Kijasa została popełniona więcej jak karygodna lekkomyślność i lekceważenie sobie zdrowia pacyenta. Żeby nie gorliwa i sumienna opieka dra Siedleckiego, mogła by była Synowcowa utracić zupełnie rękę i stać się na całe życie kaleką.

Zrozumie chyba każdy, jak ważną rzeczą jest dla robotnicy ręka, ktora musi wykonywać wszelkie roboty domowe — bo kolejarz nie jest w stanie trzymać sobie sługi w domu.

Dr Kijas nie jeden już raz figurował w »Kolejarzu« i innych gazetach i zawsze nazwisko jego poprzedzały nie zbyt pochlebne notatki, świadczące, że człowiek ten z gruntu zapoznaje szczytną misyę lekarza, który ma być opiekunem cierpiącej ludzkości. Mimo ciągłych skarg na dra Kijasa ministerstwo kolejowe uporczywie obstawało i obstaje w utrzymaniu go na stanowisku lekarza kolejowego — ponieważ człowiek ten w tysiącznych przypadkach przygłusza w sobie sumienie i bezłzawem okiem patrzy, jak ginie ofiara za ofiarą, jak osieroca się rodziny ludzi pracy. Może ten fakt ze Synowcową przemówi głośniej do zarządu kolejowego i przynagli go do zwolnienia dra Kijasa ze służby kolejowej.

Jaki pan, taki kram.

(Z Izby sądowej we Lwowie).

Przed sędzią wyrokującym instancyi 2-ej we Lwowie stanęło dwóch oskarżonych. Dziwne zachowanie się sędziego, który bardzo szorstko zwykł traktować podsądnych — a tu jest z oskarżonymi słodki jak cukierek — poucza nas zaraz na wstępie, że to nie zwyczajna „pyskówka“, ale jakoś coś nowego. Pan sekretarz kazał postawić ordynansowi 2 krzesła i wywołuje sprawę dopiero potem.

Przed balaskami, które odgraniczają sędziego od reszty publiczności, staje młodziutki facecik; chłop, patrzący na niego, powiedziałby: „ma jeszcze mleko pod nosem“ — to p. Dzierżanowski, urzędnik ruchu we Lwowie na dworcu. Obok wysuwa się drugi jegomość, stary, siwy, broda postrzyżona, lisie oczy skaczące na wszystkie boki i jakby czyhające ciągle na ofiarę, a ręka w obcisłe jelonkowe rękawiczki wciśnięta idzie mimowolnie w ślad za tymi oczyma. Typowa to figura szpiclowska. Tak sobie pewno wyobraża każdy owych osławionych „Nadererów“ z roku 1848 — brak tylko cylindra, niestety, dziś niemodnego już, a byłaby kompletna fotografia typowego łapacza rewolucyonistów z owych czasów. Ale to nieprawda — to nie żaden ajent, ani łapidusza — to p. „zugsrewisor“ Tauliczek Emanuel, jak zeznaje w generaliach, znany z swej „poczciwej“ działalności nietylko wśród kolejowego personalu pociągowego, ale i wśród publiczności.

Otóż adwokat dr Tadeusz Górecki wniósł na pp. Tauliczka i Dzierżanowskiego skargę o to, że osobistą jego wolność nieprawnie skrępowali.

Rzecz miała się tak: Ojciec dra Góreckiego, znany we Lwowie adwokat dr Władysław Górecki, przyjechał do Lwowa pospiesznym pociągiem z Krakowa. Syn wyszedł naprzeciw niego na dworzec i wyszedł bez peronowej karty do pociągu. Pociąg nadjechał, a po przywitaniu się tłum publiczności ojca z synem rozdzielił. Pan dr Tadeusz Górecki idzie ku wyjściu, widzi tam tłum za wielki, zwraca się ku drugiej stronie i woła zdala do portyera: „Nie masz pan peronówki?“ Obok portyera stoi jakiś siwy jegomość w mundurze i zapytuje: „Na co panu peronówki, kiedy pan teraz przyjechał?“ Zdziwiony tem zapytaniem adwokat odpowiada stanowczem żądaniem karty — na to p. Tauliczek — bo to on był tym grzecznym pytającym — żąda udania się na inspekcyę, a w dodatku, gdy dr Górecki interpeluje go o przyczynę, woła komisarza policyi, aby dra Góreckiego odprowadził do biura ruchu. Tak się też stało — mimo, że dr Górecki, znany komisarzowi, wykazywał się legitymacyą kolejową, wzięto go do biura, gdzie Tauliczek wraz z Dzierżanowskim, właśnie wtedy urzędującym, z znaną kolejową grzecznością wzięli dra Góreckiego na spytki. Mimo, że znowu wykazał się p. Górecki legitymacyą i oświadczył gotowość pokrycia każdej kwoty, jako depozyt złożyć się mającej, panowie urzędujący widocznie z lubością i satysfakcyą w kierunku dokuczenia człowiekowi górującemu nad nimi inteligencyą o całe niebo — właściwie i takie porównanie jest w ogóle obrazą dla p. Góreckiego — trzymali go i dręczyli wyżej pół godziny. Właściwie wykonywał tę apetytną misyę specyalnie p. Tauliczek, podczas gdy p. Dzierżanowski raczej się zajmował przypatrywaniem. Wreszcie osądził p. Tauliczek, że zbrodnia p. Góreckiego warta 6 koron i puścili go.

Ale jaki pan, taki kram, a i odwrotnie — prawdą to niezbitą.

P. Górecki wniósł skargę na p. Tauliczka do dyrekcyi kolejowej, a dyrekcya w istotnie nieobliczalnej swej mądrości orzekła, że gdy stwierdzono, że p. Górecki pociągiem jechał, a na stacyi biletu nie miał, więc należy od niego drogą procesu wyegzekwować cenę jazdy z Krakowa, bo jechał bez biletu. Tauliczka jeszcze pismo dyrekcyi chwali za jego postępowanie.

Dr Górecki wykazał, że nie on jechał, ale ojciec, że więc nie był tym oszustem, za którego go dyrekcya kolei przedstawić chciała i zaskarżył p. Tauliczka do sądu, kiedy mu dyrekcya nawet tej satysfakcyi nie użyczyła, żeby Tauliczka pouczyć, aby był z publicznością nieco mniej niegrzecznym.

Tak więc stało się, że przed balaskami sądu powiatowego, sekcyi III, we Lwowie, ordynans, na polecenie sędziego, najsamprzód postawił dwa krzesła, a potem sędzia zaprosił p. Dzierżanowskiego i Tauliczka, by tam zasiedli. Zdziwienie niemałe ogarnęło wszystkich obecnych — bo tam i inteligentniejsi i conajmniej równie porządnie wyglądający ludzie mają często termina, a jakoś nie stawia się im z taką pompą krzeseł.

Dr Górecki stanął w asystencyi posła do Rady państwa adwokata dra Greka, który w zapytaniach i wyzwach w stanowczy sposób potępił takie postępowanie kolejowego funkcyonaryusza, któremu się wydaje, że jest na to, aby dokuczał publiczności i miał prawo bezkarnie ją obrażać. Gdy się Tauliczek zasłaniał regulaminami i uznaniem ze strony władz — dr Grek dziwił się, że za takie postępowanie dostaje się uznanie, ale dyrekcya przecież nietylko pochwaliła postępowanie Tauliczka, ale w weksacyi podróżnego poszła jeszcze dalej, bo chciała gwałtem wyrwać od niego za bilet jazdy z Krakowa! Gdy Tauliczek powoływał się, że jeszcze nigdy nie miał sprawy takiej, pyta dr Grek: „A co było z panem Russmanem i jego córką przed kilku dniami, a puszczono ich dopiero, dowiedziawszy się, że to członek rady kolejowej“.

W wywodzie ostatecznym prokurator postawił wniosek na surowe ukaranie Tauliczka za ograniczenie osobistej wolności dra Góreckiego; co do Dzierżanowskiego nie stawiał wniosku żadnego. Wykazywał, że nietaktowne, zamiar dokuczenia i zelżenia mające aresztowanie dra Góreckiego, nie znajduje nawet w regulaminie dostatecznego uzasadnienia i zaznaczył, że takie postępowanie Tauliczka zasługuje na odpowiednią karę.

Dr Grek zaznaczył, że tylko znana ogólnie polska natura, która się lęka szkodzić komuś, jest przyczyną, że Tauliczek, osławiony z powodu swego postępowania tak między służbą, jak i publicznością, dotąd jeszcze nie był przed sąd pociągnięty. Gdy więc znalazł się ktoś, komu tego dobrego przecież było za wiele i wstąpił na drogę prawa, to należy rozważyć, czy wolno rewizorowi kolejowemu jeszcze i poza jazdą dręczyć i nękać publiczność swą nadmierną służbistością, posuniętą aż do dokuczliwości i obelgi. Wielokrotnie obijają się o uszy obrońcy skargi personalu kolejowego i publiczności szczególnie na Tauliczka, dlaczego jeszcze i na dworcu ma się być narażonym na jego szykany, zwłaszcza gdy się chce kupić peronówkę i z tym się do portyera przystępuje. Wykazawszy na podstawie paragrafów ustawy karnej o ile uważa Tauliczka za winnego, prosi o jego ukaranie.

Sędzia wygłosił wyrok po tem wszystkiem uwalniający oskarżonych — bo trzymali się ściśle regulaminu. A chociaż — jak to sędzia w motywach przyznał — wykroczyli może poza granice regulaminu i przepisu postępowaniem dręczącem i sekującem oskarżyciela, to jednak, nie tak daleko, aby ich za to ukarać można.

Zastępca prokuratoryi zgłosił odwołanie co do formy i kary i będziemy jeszcze słyszeli, co o tem powie apelacya.

Po ogłoszeniu wyroku obaj reprezentanci systemu tak zbabranego z wyjątkowo im podanych na rozkaz sędziego krzeseł powstali i poszli się pochwalić przed swoim panem, że... kram został za dobry uznany.

Jaki pan, taki kram.

List otwarty

do Ekscellencyi ministra kolei Witteka.

Ekscellencyo!

W odpowiedzi na mowę posła Dra Ellenbogena, oświadczyłeś Ekscellencyo, że nieprawdą jest, jakoby kogokolwiek prześladowano przy kolei z tytułu jego przekonań politycznych, lub też uprawiano system protekcyjny, przez forytowanie ludzi idących w życiu politycznem na rękę klasom rządzącym. Chcemy wierzyć, że oświadczenie to nie było tylko czczym i pustym frazesem, ale głębokiem przekonaniem i chęcią dania do poznania swoim podwładnym organom, aby wystrzegały się stronniczości

w postępowaniu ze swymi podwładnymi, którzy odmienne od nich mieć będą przekonania polityczne. Dlatego też podajemy w niniejszym otwartym liście fakta, że podwładni Tobie urzędnicy Ekscellencyo, nieszanują Twego oświadczenia i prześladują ludzi odmiennych sobie przekonań.

Tu są fakta:

1. Na konferencyę kolejarzy, która odbyła się we Wiedniu dnia 1 i 2 b. m. celem omówienia projektowanego przez ministerstwo kolejowe regulaminu pracy wybrano w Czerniowcach delegatem, robotnika Böslera. Czerniowiecki zarząd kolei odmówił mu urlopu, a Betriebsleiter oświadczył, że dlatego nie daje urlopu, ponieważ to kongres kolejarzy — socyalistów.

2. Naczelnik ogrzewalni w Czerniowcach, niejaki Meisner, odgraża się robotnikom, że wszystkich, którzy należą do organizacyi robotniczej kolejowej — której statuta są przez ministerstwo zatwierdzone — będzie prześladował, napędzał do gorszej roboty i t. d.

3. Naczeluik Meisner przed przyjęciem kogokolwiek na kolej, lub przed wydzieleniem mu lekszej lub popłatniejszej roboty, egzaminuje go z przekonań politycznych i śle policyę na wywiady czy on przypadkowo nie styka się lub nie stykał ze socyalistami. Na wypadek gdyby najmniejszy cień politycznej »niegrzeczności« padł na starającego się o posadę lub zmianę roboty, wówczas usuwa go, choćby nawet ze szkodą dla kolei.

Przytoczone tutaj fakta jesteśmy gotowi każdej chwili udowodnić świadkami. Oczekujemy od Waszej Ekscellencyi dotrzymania danego publicznie w Radzie państwa słowa, że nikt za swoje przekonania nie będzie prześladowany.

Ekscellencyo! Tysiące kolejarzy austryackich czytało Waszą mowę w parlamencie — starajcie się więc, aby słowo „nieprawda“ nie związało się z waszem nazwiskiem.

Listopad, rok 1902.

Redakcya „Kolejarza“.

Z przestrzeni i warsztatów.

C. k. Prokuratorya państwa skonfiskowała

Za przykład niech posłuży:

Szopa.

Bizanc wraz z którymś z inżynierów na podstawie własnych pomiarów wypracował plany na szopę, mającą się przebudować, w której odbywa się reperacya maszyn. Gdy szopę wybudowano, pokazało się, że nie wejdzie do niej maszyna z tendrem. Rozpoczęto pertraktacye z sekcyą, czyby temu nie można poradzić i skończyło się na tem, że szopa tak została, a przed wjazdem maszyny potrzeba odczepiać tender, co kosztuje wiele czasu kilku ludzi, no a potem znowu z powodu szczupłości miejsca, nie można odpowiednio robić przy reperacyi maszyny bez narażenia zdrowia pracujących.

Bizancowska szopa

ta kosztowała przeszło 8 tysięcy koron i pokazuje się, że „zdolność“ Wilhelma doprowadziła do tego, że jest ona dziś nie do użycia.

Maszyny

nowe, w liczbie kilku, sprowadzono znowu pod nadzorem i kierownictwem Bizanca. Tak je ustawiano, że potrzeba było skutkiem tego robić wiele niepotrzebnych przeróbek i poprawek, co pociągło za sobą i stratę czasu robotników i niepotrzebnie skarb kolejowy poniósł szkodę około 100 koron.

Co też za komedye

nie nawyprawiał Bizanc z nowo sprowadzoną heblarką. Najprzód kazał ją tak w kącie ustawić, że nikt nie mógł do niej przystąpić, gdy to się okazało niemożliwe, na co zwrócił uwagę monter, kazał Bizanc przerąbać dziurę w murze i dalej w tem miejscu pozostawił heblarkę, a po zupełnem już ustawieniu, kazał obie ścianki deskami zabić. Pokazało się tymczasem, że transmisye nałożono krzywo i krzywo ustawiono całą heblarkę. Potrzeba było

burzyć

obite ściany i na nowo ustawiać wszystko i nakładać transmisye. Kosztowało to znowu czasu, zdrowia ludzi i wyrzucenia całej kupy desek pocharatanych.

Tego wszystkiego nie widział inspektor, bo Bizanc to „wierny“ i taki może wszystko robić, natomiast gdy przez przypadek robotnik J. dał mylną miarę, co nie spowodowało żadnego uszczerbku, dostał 2 koron kary. Ciekawe ile by znów powinien dostać z dyrekcyi kary inspektor Bartelmus, który wraz z inżynierem Eberhardem

zamiast dębiny, grabinę

sprowadzili na koła trybowe. Gdy robotnicy z grabiny tej wyrobili koła, pokazało się, że zęby jeden po drugiem się łamały a inspektor zamiast buchnąć się kułakiem w piersi i powiedzieć:

„Mea culpa“

jam zawinił, bom z „wiernymi“ Foltynem, Łosikiem i inżynierem Eberhardem pojechał, wybrał i sprowadził drzewo kiepskie,

czepił się robotników,

że źle robią. Dopiero gdy robotnicy udowodnili, że materyał kiepski, kazał około cztery kubiczne metry tej grabiny porżnąć na cyrkularce i

spalić w zupełności,

by ślad nie pozostał po tem drzewie, za które zapłacono po 36 koron za metr, czyli opał kosztował razem 144 koron.

Ta wiązanka

faktów niech posłuży za dowód, jak się oszczędza u nas i jak wygląda gospodarka naszych potentatów i ich adlatusów jak Bizanc et Comp.

Porządki w warsztacie.

Musimy przypomnąć w końcu p. Bartelmusowi, który nie zwraca uwagę na to, by szopy warsztatowe (remizy) trochę uprzątnięto z odpadków drzewa i żelaza i by robotnicy w wieczornych ciemnościach przechodząc, nie potrzebowali rozbijać sobie głowy i kaleczyć twarze, potykając co krok na odpadki.

Panu asystentowi

Za ajkiewiczowi na sam ostatek, zwracamy w zeczny sposób uwagę, że niedałeko dojdzie swojem postępowaniem, jakie zaczyna praktykować wobec robotników warsztatowych. Byli inni panie asystencie, próbowali, jak pan, lecz niedaleko zaszli. Może ta narazie uwaga wystarczy, a jeżeli nie, to będziemy musieli bliżej się zająć osobą pana asystenta, a dosyć mamy materyału w naszem dossier.

Jarosław. Jak wiele innych ludzi, tak samo dorobił się na starość przy stacbanie palacz Laska. Około 30 lat prowizorycznie pełnił funkcyę tę, aż w końcu na starość przydzielono go jako służącego kancelaryjnego do »władcy« tutejszej ogrzewalni Gawlikowskiego. Ten nie miał nic lepszego do zrobienia, jak przydzielenia Laski do czyszczenia klas i maszyn, co spowodowało, że Laska, człowiek stary i do tej czynności niezdolny, przepracował się i doznał silnych krwiotoków, skutkiem czego przez kilka tygodni przeleżał w łóżku. Gdy się częściowo czuł lepiej na zdrowiu, zgłosił się u Gawlikowskiego, lecz ten go napędził. Biedaczysko prosił się, całował po rękach, płakał, nic nie pomogło, Gawlikowski napędził go, co Laskę tak rozżaliło, że zbeształ »władcę« ogrzewalni słowami: „Nie skonasz ty za ludzką krzywdę“. Dostało się coś więcej Gawlikowskiemu od Laski, lecz tego już nie słuchał, uciekłszy przed słowami prawdy, które padały z ust zrozpaczonego człowieka. Tenże Gawlikowski w niemożliwy sposób szykanuje podwładny sobie personal. Jedynie tylko maszynista Doleczka cieszy się protekcyą, bo obydwaj wspólnie mają na swem sumieniu wiele sprawek t. zw. „kobiecych“. Doleczka może zaniedbywać się w służbie, może się spóźniać do pociągów, mogą za niego pełnić służbę palacze, może wcale do służby nie przychodzić, wszystko to zostanie naprawione wspólnem „wachelzugiem“ z Gawlikowskim. Tego nie zrobią inni i to właśnie ich naraża na szykany.

W końcu wspomnieć należy o stacyi jarosławskiej, że nasi dygnitarze nie mając gdzie jechać na kontrolę i pobierać dyety, wyszukali sobie jazdę do sprawdzenia takich spraw, jak to, czy prawdziwem było doniesienie pewnego handlarza z U., że maszynista R. kupił 5 jaj, a zapłacił za 4. Za taką jazdę dyeta, więc jazda! Niech kolej płaci dyetę i niech wprowadza oszczędności kosztem tych najbiedniejszych niewolników kolejowych...

Czerniowce. Dotąd nie wspominaliśmy ani słowem o tutejszych magazynach, a dzieje ich należy także zanotować w kronikach pisma naszego. Tutejsi robotnicy magazynowi pracują dziennie po 15 godzin, t. j. od 8 rano do 10 wieczorem, a w magazynie nadawczym po 17 godzin, t. j. od 8 rano do 12 w nocy. Praca w niedzielę powinna trwać regulaminowo do 12 w południe, a tymczasem pracuje się tutaj do 3 a czasami do 4 popołudniu. Za pracę tę otrzymują wspaniałą płacę K 1.40, t. j. dla pierwszych po $9^{5}/_{15}$ halerza za godzinę, dla drugich po $8^{1}/_{17}$ halerza za godzinę. Wiele taki robotnik napracować się musi, wiele nacierpieć różnych szykan i przezwisk, to trudno tutaj opisać.

O ile nasze wiadomości sięgają, to przy kolejach państwowych unormowany jest czas we wszystkich kategoryach. Ruch, służba stacyjna i t. d. mają turnusu, robotnicy warsztatowi ściśle oznaczony czas pracy, a więc i robotnicy magazynowi muszą także mieć czas pracy unormowany. Czas ten nie powinien przenosić 12 godzin, a za nadliczbowe godziny pracy należy się ludziom odszkodowanie. Betriebsleitung w Czerniowcach umie wtrącać nos tam, gdzie tego nie potrzeba, umie rozbijać organizacyę. umie prześladować ludzi za należenie do organizacyi, ale tam, gdzie nos wścibić powinien, gdzie powinien zbadać, czy ludziom krzywda się nie dzieje — tam Betriebsleitung milczy.

Jak nam z Czerniowic donoszą, używa podobno p. Hnidy, urzędnik cłowy, nienależący wcale do kolei, ludzi kolejowych do prac prywatnych z tego jedynie tytułu, że jest bratem Betriebsleitera. P. Przybyła wie podobno o tem i nic nie mówi, a byłoby to bardzo ciekawem zjawiskiem, które pragnęlibyśmy mieć wyjaśnione. P. Przybyła, który wobec robotników jest bardzo gorliwy dla statsbanu i który sypie koronami kar, jakby te korony rodziły się w kieszeni robotnika, powinienby i tutaj okazać się

gorliwym i nie pozwolić krzywdzić skarbu kolejowego — dla protekcyi, chociażby to był nawet sam Betriebsleiter. Oczekujemy w tej sprawie wyjaśnień, w przeciwnym razie będziemy zmuszeni zapytać p. ministra w parlamencie, czy to wolno tak postępować.

Jasło. Magazynier towarowy u nas, niejaki Blauer zachowaniem swoim budzi ogólny wstręt. Nie dość, że Blauerowi płyną wielkie dochody z „boku“, człowiek ten jeszcze wyzyskuje siły robotników podległych sobie w więcej jak nieludzki sposób. Przez dyrekcyę płatni robotnicy, w godzinach służbowych wykonują roboty w domu prywatnem Blauera, co odbija się na innych robotnikach zmuszonych odrabiać pracę za tamtych. Mimo tylu nadużyć Blauer wymyśla na „bezbożnych“ socyalistów i szykanuje członków organizacyi. Niechaj człowiek o niezbyt czystym sumieniu nie zadziera się z nami, bo nikt inny tylko on odczuje na sobie skutki tego.

Oprócz Blauera posiada Jasło zugsführera Mosiewicza, członka dyrekcyjnej czytelni, którego należy także postawić w rzędzie „ananasów“ kolejowych, dorabiających się lizuństwem karyery. Mosiewicz, aby w obec dyrektora Horoszkiewicza okazać się aż do szpiku kości lojalnym człowiekiem, przywdział sobie na przywitanie Horoszkiewicza trzy pożyczone od żandarmów medale. Litość wzbudza taka człeczyna, która w ośmieszaniu widzi cel swego życia.

Chabówka. Naczelnik stacyi w Chabówce p. Dobrowolski, jeżeli który z robotników żąda urlopu, udziela mu go pod warunkiem, że da na swoje zastępstwo innego, którego pracę z własnej kieszeni pokryje.

Wobec podwładnej służby zachowuje się Dobrowolski więcej jak brutalnie. Kary pieniężne sypią się w bezmiernej ilości i to od 1 kor. do 5 koron. Głównie do kar przyczynia się bardzo młodziutki nie tylko latami ale i rozumem asystent kolejowy Zdzisław Grodzki, stworzonko nie mające pojęcia o służbie swojej i przepisach kolejowych. Panicz ten służy dopiero 2 i pół roku przy kolei i jest niejako „rekrutem“ w kolejnictwie, a chciałby „mieć głos“ co najmniej dyrektora kolejowego. Jakie są wiadomości z dziedziny kolejnictwa w móżdżku p. Grodzkiego, niechaj za przykład posłuży następujący raport:

„Dnia 20 września b. r. przy pociągu Nr. 1293 przesuwano wozy, sygnalizowane przez wozowego Grzewę na tor 3. W czasie przesuwania przybiegł p. Grodzki na zwrotnice i wygał polecenie, aby zmienić tor z 3 na 4, co było niemożliwe ze względu, że na torze 4 stały osobowe wagony. Po zwrócenie z mojej strony uwagi p. Grodzkiemu zawołał tenże: „To się ma robić, co ja każę, niechaj się pogruchoczą wozy na torze 4“. O zajściu tem zameldowałem zaraz p. naczelnikowi“.

Powyższy raport aż nadto jasno wykazuje, że Grodzki i jego przełożony Dobrowolski, który milczeniem zbył to zajście, stanowczo nie odpowiadają na kierowników pracą kolejową. Obaj ci panowie potrafią obciążać robotnika za najdrobniejsze przekroczenie lub pomyłkę karami, sami zaś rozmyślne błędy swoje tolerują na szkodę zarządu kolejowego i robotników.

Dolina. Nie ma może na kolei większego wyzysku sił ludzkich, jak w Dolinie. Stacya ta ma odgałęzienie do Wygody. Przychodzi tu przeciętnie 60 wozów próżnych dziennie, które częściowo ładuje się w Wygodzie i Dolinie. Do obsługi całej stacyi, t. j. szybowania, ładowania i wyładowywania i t. d. jest tutaj sześciu ludzi. Skutkiem czego praca ich wynosi 36 godzin, przeważnie w nocy, bez przerwy, poczem mają 12 godzin wolne. Robotnicy tutejsi za tę straszną wprost płacę mają po 65 ct. dziennej płacy, a są tacy, którzy już po kilkanaście lat pracują.

Jak wieści chodzą, dyrekcya ma ochotę personal ten jeszcze zredukować. Byłoby to poprostu morderstwem, gdyż obliczenia dyrekcyi są zupełnie błędne. Każdy z robotników tutejszych przeładowuje najmniej przecięciowo 9 ton dziennie, gdyż trzeba dodać przeładowanie i ładowanie na lokalkę, a nietylko to, co do magazynu wpłynie. Dalej trzeba dodać, że ruch tu jest bardzo wielki i że szybowanie to nie zabawka. Często cała stacya zawalona jest wozami, tak, że gdy przyjdzie pociągi krzyżować, to potrzeba wozy wypychać na kolej lokalną, co jest bardzo niebezpiecznem, gdyż Dolina leży na pochyłości.

Nie redukować zatem, ale należałoby dodać ze dwóch ludzi i podwyższyć im płacę, bo że tutaj dotąd nie było jakiegoś strasznego nieszczęścia, to zasługą jest jedynie robotników, którzy z całą dokładnością wykonują swą pracę.

Kaczyka. Panie banmistrz Wilhelmie Hoffman! W portfelu grzechów posiepaków kolejowych, posiadamy sporą dozę pańskich nadużyć, począwszy od zaniedbywania służby aż do przywłaszczania sobie kolejowych materyałów. Jeżeli postępowanie pańskie nie zmieni się, bezwzględnie poddamy je publicznej dyskusyi.

KRONIKA.

Jubileuszowy numer »Eisenbahnera«. Z okazyi dziesięciolecia wydawnictwa bratniego naszego pisma „Der Eisenbahner«, o którem piszemy na czele tego numeru, wydała redakcya naszego kolegi specyalny numer jubileuszowy na lepszym papierze i w ozdobnem wykonaniu drukarskiem. Na pierwszej stronicy, ozdobionej symboliczną ryciną tytułową znajduje się wiersz okolicznościowy. Dalej zawiera numer liczne artykuły, które stanowią cenne przyczynki do historyi ruchu kolejarzy. Dlatego numer ten „Eisenbahnera“ posiada niezwykłą wartość i zasługuje na to, by go każdy uświadomiony kolejarz starannie przechowal.

Ciągłe konfiskaty. Redakcya »Kolejarza« postanowiła z własnych funduszów zaprenumerować dla prokuratora Dolińskiego jeden egzemplarz bratniego organu „Eisenbahner“, aby mógł się przekonać krakowski obrońca kolejowego »sparsystemu«, jak jego kolega wiedeński pojmuje funkcye prokuratorskie. Trudno uwierzyć, co uważa Doliński za zbrodnie i występki.

C. k. Prokuratorya państwa skonfiskowała

W nieskończoność moglibyśmy naliczyć podobnych faktów, które wprawiają w gniew krakowskiego cenzora i powodują ciągłe konfiskaty „Kolejarza“. Fe, panie Doliński, to panu więcej zaszkodzi jak nam!

Kolejarska dola. Palacz Józef Goryl, stacyonowany obecnie w ogrzewalni w Żywcu, został w r. 1895 w Nowym Sączu przy pociągu Nr. 1278 silnie na całem ciele potłuczony. Blisko 11 miesięcy przeleżał biedaczysko na łożu boleści. Zarząd kolejowy nie zgłosił wypadku do Zakładu, nie dostał więc Goryl żadnej renty. W trzy lata później, w r. 1898, uległ znowu Goryl wypadkowi. Tą razą, oprócz ogólnego na ciele potłuczenia, złamał jeszcze palec. Wypłacono mu za czas choroby przez 27 dni zapomogę z kasy dla chorych, następnie przez 34 dni rentę po 96 ct. — poczem zamknięto wszelkie swiadczenia. Następstwem wypadku stała się częściowa niezdolność do służby, co odbija się na zarobku Goryla. Za poradą lekarza zrobił biedak prośbę do dyrekcyi o wsparcie. Po długich miesiącach ofiarowano mu wspaniałomyślnie zapomogę w wysokości aż 20 koron!

Przepisy pragmatyki służbowej a p. Gutwiński. Nadinżynier Gutwiński ożenił się ze siostrą radcy kolejowego Zborowskiego, szefa IVa oddziału krakowskiej dyrekcyi. Gutwiński jest także w tym oddziale i podlega swemu szwagrowi, co jest stanowczo zabronione pragmatyką służbową w § 8 strona 17, gdzie powiada ustawa wyraźnie:

Tekst niemiecki:

„Personen, welche untereinander in auf- und absteigender Linie verwandt oder verschwägert, in der Seitenlinie bis zum vierten Grad verwandt und bis zum gleichen Grad verschwägert sind oder in Verhältnis von Wahl- oder Pflege-Eltern und Kindern stehen, dürfen ohne besondere Bewilligung nicht derart angestelt sein, dass sie einander unmittelbar über- oder untergeordnetet sind oder sich zu kontrolieren haben«.

Z tego przepisu pragmatyki wynika jasno, że stosunek służbowej zależności między szwagrami jest niedopuszczalny, a że z pewnego źródła jest nam wiadomo, że ani Zborowski ani Gutwiński nieuzyskali specyalnego zezwolenia na pozostawanie między sobą jako szwagrowie w stosunku zależności służbowej, przeto radzibyśmy wiedzieć, czy dla tych »dobrze« urodzonych panów nie istnieją przepisy pragmatyki.

Organizacya lwowska dostała doskonałe świadectwo. Kiedy miano wybrać 6 mężów zaufania w sprawie porządku roboczego, robotnicy warsztatowi domagali się głosowania powszechnego wszystkich pracujących w warsztacie. Inżynierowie z kpinami powiadali, że to da straszną robotę dla nich, bo przecież głosy będą strasznie rozbite. Popołudniu, zaraz po powrocie do warsztatu, przystąpiono do głosowania. Rezultat tego głosowania wykazał, że prócz 13-tu wszyscy głosowali na kandydatów organizacyi. Zdziwione miny i wydłużone nosy różnego rodzaju nadstawników i ich pomocników i przełożonych były świadectwem, że organizacya cudownie służbę spełnia.

Stryj. Tow. Stanisław Mikołajewski, kowal warsztatowy, zmarł tut. 6 b. m. Zmarły był członkiem naszej organizacyi i cieszył się sympatyą swoich kolegów. Praca kowalska, ciężka i trudna, przyspieszyła jego zgon. Cześć jego pamięci!

Sparsystem a warsztat stryjski. Pan inżenier Kisela zaprowadza sparsystem w odmiennym kierunku, pragnie on ograniczyć w giserni specyalny ogień do lutowania, a do pilnowania tego ognia, ustanawia urzędnika. Musimy rzecz tę wyjaśnić. Dotąd bylo praktykowanem, że każdy ślusarz lub blacharz, którzy potrzebowali coś niutować, szedł sobie spokojnie do giserni i zrobił swoje. Obecnie zaprowadził p. Kisela iż każdy, potrzebujący niutować, musi się udać do niego po kartkę. Jest to poprostu powiedziawszy tylko sekaturą i niepotrzebnem traceniem drogiego czasu i z tego powodu prosimy p. naczelnika Witkiewicza, aby tę anormalność usunął.

Pan Kisela odznacza się również wielką gorliwością w napędzaniu robotników do roboty pogodzinowej nawet wtedy, kiedy tego zupełnie nie potrzeba. Niedewno z tego powodu ukaranych zostało czterech robotników, za to jedynie, że w godzinach służbowych wykończyli robotę, którą p. Kisela chciał koniecznie skończyć dopiero w pozagodzinowych. Wypraszamy sobie stanowczo to staranie się p. Kiseli o nasz »nadzwyczajny zarobek« i oświadczamy, że kary te nie wyjdą panu na zdrowie.

Rozwadów. Ej panie Waszkowski, tak dalej być nie może! Dalecy jesteśmy od wywlekania na światło dzienne cudzych błędów, jak długo one nie odbijają się na skórze robotnika, ale jeżeli człowiek o nieczystem sumieniu poczyna brykać i prześladować ludzi niewinnych, stajemy się nieubłagani, a to potrafimy. Człowiek, który tak jak pan, w tysiącznych wypadkach przekroczył przepisy służbowe, niema prawa do prześladowania innych za ich przekonania. Czy sądzisz pan, że my nie znamy historyi z wyjazdami ze stacyi bez urlopu?! A ciągłe pańskie wycieczki do Krakowa i zastępywanie się ludźmi nieukwalifikowanemi, czy to nie zbrodnia służbowa? — Lepiej więc zostaw pan znienawidzonych przez swą chorobliwą mózgownicę socyalistów w spokoju, bo łatwo możesz pan popaść w konflikt z przepisami dyscyplinarnemi.

Ciekawa sprawa. Głoszą po Lwowie, że jakaś afera o kupowaniu miejsc służbowych na kolei za pośrednictwem niejakiej W. rozpatrywaną jest w prokuratoryi państwa. Wplątane w to mają być same grube ryby. Czy więc mmoto więcej się o tem dowiemy — kwestya.

Liznunom lwowskim nie w smak, że się ich publicznie na zgromadzeniach piętnuje i zaczynają się brać za ręce, aby organizacyi szkodzić gdzie i jak mogą. Bawią się w denuncyacye szerzą plotki rozliczne — nie zawahają się zapewne i pod maską nawróconych zapisać się do organizacyi naszej byle jej i tam szkodzić. Organizacyi naszej, nie zabiorą — w niczem jej nie zaszkodzą, bo u nas niema tajemnic ani rzeczy skrytych, a może się przyczynią do większego skupienia sił wszystkich pracujących przy kolei, którzy zapomną o sprawach osobibistych, a ponad waśnie o osoby postawią walkę z systemem, który przecież niszczy siły i zdrowie pracujących.

Do p. Götza, inspektora i naczelnika urzędu ruchu we Lwowie. Czy byś się pan nie zechciał wreszcie raz nauczyć mówić grzecznie do ludzi? Czy gwałtem chcesz pan ludzi przymusić aby ci zapłacili, równem za równe i mówili do ciebie tonem gburów i arogantów, nazywając cię „Ty“? Wszak ludzie, do których pan mówisz ty, mogliby często być pańskimi ojcami, są z pewnością co najmniej tak zwani uczciwi jak pan, nie są pańskimi parobkami i nie potrzebują znosić tego sposobu mówienia, który może dobry w stajni lub chlewie, ale nie w biurze państwowej kolei.

P. Blauth, narodowy demokrata, postąpił sobie przy sprawie ankiety warsztatowców w Stanisławowie, jak prawdziwy starosta galicyjski przy wyborach. Mimo, że instrukcya ministeryalna wyraźnie polecała, iż eksperci mają być wybierani przez ogół pracujących, p. Blauth zamianował na własną rękę ekspertów, zawołał ich do kancelaryi, kazał podpisać projekt regulaminu i Schluss der Debatte! Dopiero ogół robotników musiał nauczyć p. Blautha. że p. minister wyżej trochę siedzi i że p. Blauth jest obowiązany słuchać tego, co minister każe.

Wybranym ekspertom robił p. Blauth najrozmaitsze trudności, nie chciał zgodzić się na wpisanie do protokółu tego, czego oni sobie życzyli i co było jego psiem prawem, bo od tego była ekspertyza, aby robotnicy jasno i otwarcie oświadczyli, czego sobie życzą.

W końcu rozbił p. Blauth ekspertyzę i prawdopodobnie posłał do ministeryum protokół, podpisany przez powołanych przez siebie „strohmanów“.

Wzywamy towarzyszy stanisławowskich, aby wnieśli natychmiast protest do ministerstwa przeciw podobnemu postępowaniu p. Blautha. Może to pomoże!

Miłe złego początki, lecz koniec żałosny, można zaśpiewać p. Wachterowi, który po otrzymaniu policzka od Galewicza został „strafweise“ przeniesiony z Chodorowa do Chryplina, zdaje się, jako telegrafista. Tow. Gulewicz został jednak wydalony i stał się kozłem ofiarnym, ale Wachter — tylko przeniesiony. Taka jest sprawiedliwość statsbańska.

Jak nam z Chodorowa donoszą p. Wachter bawi się podobno w „niedżentelmana« i robi *ex amore* doniesienia do żandarmeryi na personal. Miało to podobno miejsce z Hucułą przy sprawie kolportowania broszur między Rusinami. Gremium urzędników, które tak dba o swoją „standesehre“, powinno zbadać tę sprawę i odpowiednio postąpić. Czekamy.

Panowie maszyniści czytajcie. Dopiero w poprzednim numerze pisaliśmy, że maszyniści nie są niczem innem, jak tylko robotnikami i że stan urzędniczy niekoniecznie chętnym okiem patrzy, jak maszynista z wiecznie widomym stemplem człowieka pracy, chce z niemi trzymać »za pan brat«. Jak długo myślą urzędnicy, nasłani przez dyrekcye, rozbijać solidarność robotników kolejowych, tak długo schlebiają maszynistom — z chwilą zaś, jak potrzeba ta kończy się, kopią maszynistów, jako bezpotrzebne łaszące im się u-nóg zwierzę. Temi dniami zdarzył się następujący wypadek: Na przestrzeni Nowy Sącz — Grybów konduktorzy i maszyniści nowosandeccy objeżdżali w nocy linię kolejową z nadinżynierem Gutkowskim z Krakowa, celem zapoznania się z sygnałami nocnemi na wypadek wojny. Są to tak nazwane »Steigung«, »Geffel« i »Horizontal«. Przez cały czas podróży nadinżynier Gutkowski traktował maszynistów niżej psa. Do starego maszynisty Pociechy, człowieka żonatego i ojca dzieci wołał: »smarkaczu!« Z uznaniem trzeba podnieść, że po tej obeldze zerwali się wszyscy maszyniści — między niemi także członkowie naszej organizacyi — i dali taką szkołę Gutkowskiemu, że zamilkł, zbladł i zadławił się własnemi obelgami. Ten drobny, a ciągle powtarzający się przykład poniewierania ze strony przełożonych honorem maszynistów powinien im przecież otworzyć oczy i do naszej organizacyi zbliżyć. Zapomnąć wam nie wolno maszyniści, że tylko w naszej, liczącej kilkadziesiąt tysięcy członków organizacyi, znajdziecie ochronę swego honoru, swoich praw, a co najważniejsze, że otaczać was będą wszyscy szacunkiem.

Panowie z Czerniowiec, nie tędy droga do Jeruzalem! Robotnicy zatrudnieni w ogrzewalni w Czerniowcach, wybrali na konferencyę, która odbyła się w dniach 1 i 2 b. m. we Wiedniu delegatem swoim tow. Böslera. Naczelnik ogrzewalni niejaki Meisner — człowiek który trzyma się rozmyślnie zasady drażnienia robotników — w ostatniej chwili oświadczył tow. Böslerowi, że urlopu nie dostanie, ponieważ Betriebsleitung, odmówiła jego piśmiennej prośbie, motywując odmowę „nadmiarem pracy zaległej“. Tu zaraz musimy zaznaczyć, że ten motyw Betriebsleitungu niejeden raz przypomnimy zarządowi kolei, ilekroć na porządek dzienny przyjdzie przeciążenie robotników pracą i system oszczędnościowy. Jeżeli jest nadmiar pracy zaległej, to dowód, że jest za mało sił roboczych, o czem my zawsze piszemy i mówimy, a czemu przeczy i ministerstwo i dyrekcye. Obecnie Betriebsleitung w Czerniowcach urzędownie stwierdziło, że nie ministerstwo i dyrekcye, ale my mamy słuszność. Naczelnik Meisner przed zakomunikowaniem tow. Böslerowi odpowiedzi chodził po ogrzewalni i wypytywał się robotników, kto wybrał Böslera na delegata. Robotnicy spisali się dzielnie. Odpowiedź każdego brzmiała: wszyscy! Tow. Bösler po wysłuchaniu odmownej, odpowiedzi udał się natychmiast osobiście do Betriebsleitera z żądaniem udzielenia mu ośmiodniowego urlopu na kongres i wolnej karty koleją. Betriebsleiter począł wykrzykiwać, że na żadne kongresy, szczególnie socyalistyczne, nie daje urlopów — czem zdradził się, że nie nadmiar zaległej pracy, ale względy polityczne kierowały nim przy odmowie urlopu. Tow. Bösler nie otrzymał urlopu i niemógł tem samem być na konferencyi, na czem ale nic nie zyskał ani Maisner ani panowie z Betriebsleitungu. Stosunki czerniowieckie wentylowano mimo nieobecności tow. Böslera na wiedeńskiej konferencyi, a zakaz wysłania delegata z Czerniowiec był tylko jednym więcej dowodem, że czerniowieckim panom zdaje się, że Bukowina to Azya a oni Baszybozukowie z zapadłych osad mongolskich. Na innem miejscu przypominamy się gorącej pamięci p. Meisnera i zapewniamy go, że nieopuścimy go tak długo, póki na pożegnanie nie rzucimy mu chrześcijańskich słów: Pokój twoim cieniom!

Kartoflany banmistrz. Z Sambora piszą nam: „Pan Bóg łaskaw na mazury“ — ale nie na samborskich mazurów, których nawiedzono kartoflanym banmistrzem, nazwiskiem Stanisław Haw. Pan ten ma specyalną predylekcyę do chłopskich kartofli. Od robotnika Ilka Hrynaka wziął sześć korcy kartofli za to, że przyjął go do roboty przy konserwacyi dróg, robotnik Józef Postoła musiał złożyć Hawowi haracz w formie jednej fury kartofelków, Jan Baliak za dwa korce kartofli, mimo usunięcia go przez inżyniera sekcyjnego, został ponownie przez Hawa przyjęty do roboty; robotnicy Józef Postoł i Michał Fetela z Pianowiec, dalej Hryć Postoł i Józef Skoczyła z Biskowiec, prowadzeni na etacie dyrekcyi, spełniali obowiązki w domu pana banmistrza, pasąc gęsi, świnie itp. Wiele podobnych faktów moglibyśmy jeszcze zacytować z życia Hawa, aby uniemożliwić człowieka, traktującego brutalnie robotników. Hawa ma zwyczaj kląć robotników słowami: »Aby ci Matka Boska nogi powykrzywiała a dyabeł nosem kiszki powyciągał!« Od nas życzymy Hawowi żeby jak najprędzej zakosztował składanych robotnikom życzeń a jeszcze prędzej żeby zapoznał się z przepisami pragmatyki, niedozwalającej na branie łapówki.

Od Redakcyi. Dla braku miejsca część korespondencyi i notatek odłożyliśmy do następnego numeru.

Komunikaty.

Baczność! Upraszam o spieszne dokonanie wyboru delegatów na kongres i o doniesienie nazwiska i adresu tychże jak najprędzej.

Sekretaryat.

Kierowników grup i stacyj płatniczych uprasza się o podanie mi numeru stampili wkładkowej.

Kurowski.

Baczność członkowie kasy chorych! Wszelkie zażalenia w sprawie kasy chorych i lekarzy należy wnosić pod adresem: Wilhelm Knottek, Wiedeń, XVIII. Währingergürtel, 29/8.

Sekretaryat.

Przemyśl. Staraniem „Muzyki kolejowej“ w Przemyślu odbędzie się w niedzielę 16 listopada 1902 roku, w lokalu przy ulicy Błonie l. 21, **Wieczorek humorystyczny** z następującym programem:

1. Gra na fortepianie.
2. Tamborasso.
3. Nowoczesny Ben-Ali-Bey.
4. Żyd contra Ben-Ali-Beyowi.
5. Solo Tamborassi.
6. Koncert dyrektora z błaznem.
7. Monolog w spóźnionej porze.

Początek wieczorku o godz. 5 popołudniu. Wstęp na salę od osoby 20 hal. Na żądanie ma się pokazać zaproszenie. Bufet we własnym zarządzie.

Tarnopol. Lokal stacyi płatniczej znajduje się od 1 listopada b. r. przy ulicy **Glinianej niższej** l. 1736.

Baczność Kolejarze!

Nakładem organizacyi wydanem zostało

Album katastrof kolejowych,

zawierające 20 zdjęć fofograficznych z rozlicznych katastrof w Austryi, z objaśnieniami w polskim, czeskim i niemieckim języku.

Album wyszło w dwóch formatach. Większy kosztuje **2 K,** mniejszy **1 K.**

Zamawiać można w Sekretaryacie.

Baczność! Małe albumy po 1 K. już nadeszły. Sekretaryat wysyła za poprzednim nadesłaniem K. 1·20 za pojedyncze egzemplarze. W większej ilości po 1 koronie.

„EISENBAHNER“

Kalendarz (niemiecki) na r. 1903

wyszedł już z druku i zawiera około 40 artykułów, niezbędnych w życiu każdego kolejarza. Egzemplarz w czarnej albo brunatnej oprawie kosztuje **1 koronę,** (z przesyłką poczt. pojedynczych egzempl. o 10 hal. więcej).

Czerniowce. Kierownik stacyi płatniczej urzędzie codziennie od 8 rano do 12 w południe i od 3 popołudniu do 9 wieczór **w lokalu własnym przy Bilaergasse No 6.** Wzywamy Towarzyszy, aby tamże zgłaszali się we wszystkich sprawach organizacyi.

Ogłoszenia.

(Za dział ten redakcya nie odpowiada).

Podziękowanie.

Niniejszem składam publiczne podziękowanie wszystkim, którzy w pogrzebie męża mego wzięli udział i wyrazili mi swoje współczucie.

Zofia Kubiś
wraz z dziećmi.

Zamiana. Strażnik kolejowy z przestrzeni Drohobycz-Sambor życzy sobie zamienić się ze strażnikiem z innej przestrzeni. Wiadomość: B. Hryńczyszyn, strażnik kolejowy w Horodyszczu, p. Chodorów.

Wezwanie. Wzywa się p. Ko[illegible] dziejczyka do zwrotu dzieła Prusa pod [illegible] „Faraon“, wypożyczonego z biblioteki w [illegible] górzu. Dzieło to jest własnością organiza[illegible] i jeżeli takowego w przeciągu ośmiu dni nie otrzymamy, zmuszeni będziemy użyć innych środków. *Sekretaryat.*

Odpowiedzialny redaktor i wydawca: Szczepan Kurowski. Drukarnia Literacka w Krakowie, pod zarządem L. K. Górskiego.